

MOBILITAT

Felipe Navío

El president de l'Associació Espanyola de Companyies Aèries (AECA), Felipe Navío, es troba al front de l'organització pràcticament des que es va liberalitzar el sector aeri a Espanya. L'aparició d'alternatives al monopoli, que fins llavors representava Iberia, no ha portat res més que avantatges, segons Navío. Així i tot, reconeix un dels defectes del mercat que no tenia el monopoli: no es poden garantir els vols si no són rendibles, encara que tinguin una transcendència social. Al seu parer, encara hi ha fronteres a l'espai aeri, per això cal organitzar-lo aviat, per poder assolir el creixement constant que registra el transport per avió. A més, reivindica el foment del paper d'aeroport base que té Son Sant Joan i es defensa de les crítiques que fan els usuaris, per dir que les companyies no són monstres, sinó que ben al contrari, fan un gran esforç per poder mantenir un servei d'interès públic.

-La vaga dels pilots del Sepla i les seves conseqüències han tornat a ser notícia aquest estiu. En una empresa que abans era pública i que ara s'endinsa en el mercat privat, què pot passar amb tants de conflictes?

-Home, jo crec que la situació des de fa uns anys ha canviat d'una manera radical. Abans de la liberalització del transport aeri, al nostre país una vaga a Iberia era col·lapsar i paraitzar pràcticament el país. Avui en dia, una vaga a Iberia no suposa res més que una molèstia per als seus passatgers, els seus clients. I per suposat la ciutadania en general i els usuaris saben que hi ha altres alternatives. Prova d'això és que per fer front a la vaga del Sepla, la gent que volgué, en un cent per cent, pogué cercar altres alternatives a companyies aèries privades i canviar o modificar els seus vols i aquest va ser l'únic efecte de la vaga sobre l'usuari. Aquestes alternatives, que són les que jo represent, doncs, al principi de la liberalització, eren un parell de vols, però en aquests moments, pràcticament tots els aeroports espanyols estan units per vols regulars de companyies aèries totalment privades, i nosaltres comptabilitzam prop de 700 vols diaris, que es donen entre el conjunt de les nostres companyies. Per tant, alternatives n'hi ha, va bé al país que hi hagi competència, que hi hagi alternatives. Quant a les reivindicacions, ja ens hem manifestat anteriorment, nosaltres creiem que hi ha determi-

Autopistes del cel

Juanjo Sánchez



Felipe Navío Berzosa va néixer a l'any 1950 és casat i té un fill. Presideix l'Associació Espanyola de Companyies Aèries (AECA) des de fa uns anys, una organització amb seu a Palma que agrupa gairebé trenta empreses aèries, tant de línies regulars, companyies regionals, de càrrega, d'helicòpters i d'aerotaxis.

Enginyer superior aeronàutic per la Universitat Politécnica de Madrid, també és diplomad en comerç in-

ternacional. Va començar la seva activitat professional a la Direcció General d'Aviació Civil, i va arribar a ser sotsdirector general de transport aeri. Va desenvolupar la Direcció General Adjunta de la companyia Air Europa. Felipe Navío és membre, entre d'altres institucions, del Consejo Turístico de la CEOE, del Consell Assessor de Turisme de la Comunitat de les Illes Balears i del Observatorio Turístico de la Secretaría General de Turismo.

nats col·lectius que tenen uns interessos corporatius per damunt de tot, al marge dels interessos empresarials i dels interessos socials. En aviació hi ha dos col·lectius molt determinants, que són els pilots i els controladors, professionalment estan molt ben capacitats, però jo crec que és una desmesura aquesta permanent i tradicional reivindicació. Diuen els mitjans de comunicació que en els darrers vint anys han convocat devuit vegades. Per a un país com el nostre, eminentment turístic, on la imatge del negoci turístic ha de ser bona, positiva, perquè es consolidin les afluències de passatgers, aquestes vegades no van gens bé.

GARANTIR ELS VOLS

-Vostè creu que estan ben cobertes les comunicacions de Balears per via aèria?

-Home, jo que he de viatjar sovint, crec que sí que puc triar. Primer diferents operadors, la qual cosa significa que entre els mateixos operadors hi haurà competència, perquè basta que un competidor meu posi un servei millor, per obligar-me a millorar el meu servei. He de competir en horaris, és a dir, si el trànsit que genera Menorca per venir a Palma és un trànsit de negocis que requereix ser a primera hora del matí a Pal-

" A les empreses privades, que depenen dels seus comptes de resultats, que han de retre comptes davant els accionistes, que són els que hi arrisquen, no se'ls pot demanar més pel fet de ser a les Balears".

ma per atendre i fer les gestions, m'obliga a mi a lluitar pels slots, també en aquesta zona d'interès comercial. És a dir, jo crec que en aquests moments els serveis tenen alternatives, alternatives en horaris de demanda. Clar que és molt possible que a les 11 h del matí no tenguí moltes alternatives, però tampoc no ho justifica el trànsit. Però, si hem d'advertir alguna cosa, si hem d'arriscar alguna cosa, no ho deixem en mans del sector

privat només, de les companyies aèries.

Per què ens hem d'arriscar a perdre cents de milions de pessetes al cap de l'any per posar més serveis, si els avions no van plens? Si s'ha de fer alguna cosa que tenguí un abast social, que sigui d'interès general, per què el Govern de la Comunitat Autònoma no garanteix una ocupació a determinades franges horàries?

Per exemple, hi ha inversions a aeroports que sabem que han de ser deficitaris al llarg, pràcticament, de tota la nostra vida. Fa poc s'ha posat en marxa i ja és operatiu l'aeroport de La Gomera. L'aeroport de La Gomera a Canàries, jo que som jove, estic convençut que mai no el veuré rendible, perquè no hi ha volum de trànsit, per molt que es potenciï. Però, el Govern de Canàries i el Govern de l'Estat han decidit que té un interès social i estratègic el fet que hi hagi un aeroport a l'illa. Jo dic que els vols que surten de Menorca o d'Eivissa des de les 10 h del matí fins a les 12 h del matí serà molt difícil que siguin rendibles, perquè no hi ha demanda suficient per omplir l'avió. Però, si s'ha de garantir un interès estratègic, un interès general i un interès social, doncs que habilitin partides pressupostàries que garanteixin un mínim a les empreses perquè puguin arriscar-se entre tots i puguin facilitar més encara les comuni-

cacions. Som una comunitat autònoma on les grans companyies privades hi tenen la seva base, hi tenen el seu domicili social. Són companyies aèries mallorquines, però moltes vegades creiem, jo crec, que la Comunitat Autònoma viu un poc d'esquena al sector aeri. És a dir, jo observo que les nostres mateixes companyies aconseguirien acords de col·laboració per garantir ocupacions amb moltes de comunitats autònomes de la resta de l'Estat, com València, Santander, Andalusia o Madrid... hi ha moltes comunitats que fan convenis de col·laboració amb companyies aèries per garantir servei, i aquests acords a la nostra comunitat, on hauríem de tenir major empara, costa molt d'aconseguir-los.

COMPETÈNCIA

-Amb la privatització d'Iberia, quines garanties hi ha que en el futur quedin cobertes unes mínimes rutes a les Illes, per exemple entre Eivissa i Menorca amb Mallorca i entre Bilbao o València amb Mallorca?

-Amb una Iberia privatitzada o amb qualsevol companyia privada, si tanmateix no hi guanya doblers, serà molt difícil que hi hagi cap garantia. Però som a Europa, i a Europa es mouen pels mateixos circuits que ens movem la resta. Les garanties, si són per garantir mesures socials, les hauran de donar les institucions. Si hi ha l'oportunitat de guanyar doblers, la indústria s'encarregarà de posar totes les freqüències que es necessitin, però si no hi ha oportunitat de guanyar doblers, s'ha d'anar a concerts, com li plantejava al principi, i els concerts els haurà de pagar el presupost de l'Estat o de la comunitat autònoma. S'haurà de lluitar per aconseguir doblers per prendre mesures socials.

-Aquesta situació, no es converteix en una paradoxa si pensam que Mallorca està més ben comunicada amb qualsevol aeroport d'Alemanya que amb els d'Espanya?

-A mi això em sembla que és fer un poc de demagògia. Jo crec que si no hi hagués turisme, turisme pur, de venir aquí a prendre el sol, les companyies alemanyes no aguantarien aquests trànsits. Dit d'una altra manera, a un escenari on el turisme alemany es desviés a Grècia o a Turquia, per les raons que fossin, aquests vols desapareixerien, no ens enganyem. És a dir, les companyies alemanyes aprofiten el mínim econòmic que dona el turisme de vacances que ve aquí, que té cases o que els interessa venir a hotels, per posar unes places per a trànsits regulars, però això se sustenta,

L'entrevista amb el president d'AECA, Felipe Navío, fou realitzada abans dels atemptats terroristes contra els Estats Units del passat 11 de setembre, que han afectat de forma molt directa el sector aeri. A la conversa, Navío ja anticipava com els "monstres amb peu de fang" que són les companyies aèries tenen una situació econòmica fràgil donada la seva dependència de factors externs, com el combustible o les taxes, un fet que ha quedat comprovat amb la crisi de la suïssa Swissair, que ha repercutit en la belga Sabena, de la qual la primera n'és accionista. El fet que les "armes" emprades contra les torres bessones de Nova York i el Pentàgon fossin avions segrestats pels terroristes ha provocat el pànic entre els passatgers, la consegüent baixada de l'ocupació de les línies i la por entre les assegurances d'haver de cobrir uns costos fins ara impensables. Les conseqüències han estat diverses i fan que es pugui parlar d'una autèntica crisi d'un sector que, amb costos molt ajustats, enregistra els darrers anys pujades constants de les seves xifres de negoci. Un primer efecte ha estat la pujada de preus de companyies espanyoles com Iberia o Air Europa, d'entre 1.200 i 1.400 pessetes per tarifa. Una decisió que repercuteix especialment en els ciutadans illencs, per als quals el transport aeri és bàsic, i que ha provocat que el Govern demani un major descompte per als residents. Les administracions dels Estats Units, de diversos governs europeus, entre ells l'espanyol, i la mateixa Unió Europea, han anunciat ajudes per fer front a la situació, però això no ha evitat greus situacions com la ja esmentada de Swissair o l'holandesa KLM, que acomiadarà a 2.500 treballadors. Iberia, per la seva part, anuncia també una reducció de més de 2.000 llocs de feina, com a conseqüència de la baixada de la seva activitat en un 10%.

bàsicament, en una operació turística i econòmica.

-Després de la liberalització del sector aeri, s'ha arribat a un nivell real i suficient de competència entre les diferents companyies, hi ha competència real?

-Sí, i la prova la tenim al dia a dia. És a dir, és públic i notori que quan una companyia pren una acció comercial i crea tarifes especials, crea descomptes especials i ofertes, en poc temps veiem com la competència reacciona. Nosaltres veim que la competència és un mecanisme que fa que fins i tot el teu competidor posi les millors armes al mercat. En aquest cas, el nostre gran competidor és Iberia, i Iberia el que pretén és no perdre quota de mercat, i les nostres companyies el que pretenen és guanyar quota de mercat. Per això, el que hem de fer les companyies és oferir bons preus, bons serveis, perquè si no, no aconseguim captar el client. I jo crec que aquesta competència, que a Europa es dona, i que a Espanya també es comença a donar, és molt bona. Tenir una grandària de mercat domèstic amb quatre empreses que hi operen, Iberia, Air Nostrum, Spanair o Air Europa, és una bona dimensió de competència.

BITLLETS MÉS BARATS

-Quant al sector aeri a Espanya, i a Balears en particular, quin és el grau de salut que té al seu parer?

-Jo, en línies generals, he de qualificar-la, des del punt de vista dels interessos dels usuaris i dels consumidors, de francament bona. Avui en dia costa més barat volar que quan existia el monopoli. És a dir, han passat vuit anys i en vuit anys el que hem fet ha estat abaixar les tarifes a preu real. Per tant, per a l'usuari, des del punt de vista del preu, és una millora. Però, des del punt de vista del servei, abans tot passava per Madrid i per Barcelona, i avui en dia tens tots els enllaços transversals que et puguis imaginar. Palma està connectada pràcticament amb totes les grans capitals de província de la resta de la Península i, per tant, des del punt de vista dels enllaços, en tenim més, i pel que fa a les freqüències, en tenim moltes més. Mai no s'hagués pogut imaginar que en el transport interior, almenys en els moments actuals, hi hagués fins i tot reactors. O sigui, jo crec que des del punt de vista de la xarxa de transport aeri, les Illes Balears tenen uns bons enllaços. Una altra cosa és el cost que percep el ciutadà pel fet insular. A les empreses privades, que depenen dels seus comptes de resultats, que han de retre comptes davant els accio-



nistes, que són els que hi arrisquen, no se'ls pot demanar més pel fet de ser a les Balears. L'obligació de les companyies és donar bons serveis i tenir avions moderns equipats amb les darreres tecnologies.

Ara, si pel fet insular, als ciutadans que no poden tenir altres alternatives els resulta més car viatjar, això no és una responsabilitat de les companyies i és el Govern central o el Govern de les Illes Balears que hauran de cercar fórmules que alleugerin aquest encariment pel fet insular. Jo crec que hi ha bastants possibilitats, des d'augmentar els descomptes als residents, la rebaixa de l'IVA que tenen els viatgers en els enllaços entre illes o la disminució dels costos aeroportuaris. Crec que hi ha un conjunt de possibilitats perquè el transport aeri, a les Illes, de cara a l'usuari, al resident, no tenguin l'impacte econòmic que té.

-En aquest sentit, creu que seria bona idea declarar d'interès general, no tan sols els vols entre illes, sinó també els vols amb la Península?

-He de confessar que no ho veig gens clar, al contrari, crec que això donaria més rigidesa. Tenim l'experiència de Canàries, on el fet de declarar els vols d'interès general amb obligacions de servei públic no ha suposat cap millora en absolut. Jo som més partidari que a una zona com Balears, on hi ha diferents operadors, si es declara una obligació de servei públic i hi ha un sol operador caurem en els vicis del monopoli, és molt millor reduir l'impacte dels costos a partir d'altres mecanismes. Si el que volem és que hi hagi avions, competència i preus barats, nosaltres creiem que hi ha una altra sèrie de mesures que poden alleugerir aquest impacte econòmic. L'obligació de servei públic, inevitablement a llarg termini, adjudicaria a una sola empresa aquest servei, i ja hem tengut molts d'anys de monopoli com per tornar-hi una altra vegada.

-Vol dir que s'ha de deixar fer el mercat?

-Jo diria que sí, que la concurrència és bona. És a dir, es poden prendre mesures per no encarrir el transport, però s'han de mantenir distints operadors. De què ens queixam a Balears?, que són cars els vols?, és car el transport aeri? Doncs, si és car, vegem com el podem abaratir. Les empreses no poden baixar preus pel que li he dit, llavors qui ha d'actuar és el govern. Que es redueixi l'IVA, perquè a la part del bitllet que paga l'usuari hi ha una part de costos i una part d'IVA, en lloc de pagar l'IVA que hi ha del 7%, que paguin l'IVA del 3% o del 4%. I, a més, al bitllet que vostè

paga com a usuari, hi ha una part de taxes aeroportuàries. Per mor del fet insular, que es contempli una reducció de taxes per als residents per aquestes característiques d'insularitat. Escolti, però és que, a més, té vostè una subvenció, no a les mateixes companyies, sinó als mateixos viatgers, doncs que l'augmentin. Si el que volem és facilitar la comunicació i abaratir el cost, em sembla que hi ha mecanismes suficients per cercar una solució.

RACIONALITZAR L'ESPAI AERI

-Com es poden abaratir, encara més, els preus del transport per avió?

-Si em demana si els costos del transport aeri a Espanya són més cars que els que hi ha a la resta d'Europa, jo diria que no, que són més barats que la mitjana. El cost d'una hora de vol a Espanya és més barat que el cost d'una hora de vol a la resta d'Europa. Ara bé, el sistema té ineficàcies que encareixen els costos de les empreses. En primer lloc, l'espai aeri hauria de ser únic. Tenim molts de centres de control, que produeixen retards, que produeixen perturbacions, i que encareixen els costos. Hauríem de racionalitzar l'espai aeri europeu. Per exemple, les zones que estan reservades als trànsits militars per fer maniobres, l'Europa central n'és plena, i dificulten ara el pas dels avions civils. Això podria tenir un sentit després de la Segona Guerra Mundial, però ara no hi ha tensió. Si s'han de reservar zones per a avions militars, que es reservin, però que es posin a uns llocs que no molestin els trànsits civils i que no encareixin l'operació. Tanta atomització de centres de control produeix encariment dels costos, hem d'anar per aquest camí, és a dir, hem d'homologar-nos a Europa, però per millorar l'eficàcia.

-Vivim uns temps en què l'avió és cada vegada més acceptat com a mitjà de transport ràpid i creix el nombre de passatgers. Aquesta expansió, no es pot trobar amb la dificultat de la saturació de l'espai aeri?

-La indústria s'ha liberalitzat, però hem de tenir en compte que al sector del transport aeri tenim dos elements bàsics: per una banda hi ha els operadors, les companyies aèries, i per una altra banda les infraestructures. Hem vist que la indústria s'ha adaptat bastant bé a la liberalització i a la competència, però les infraestructures no. Les de terra continuen actuant en règim de monopoli i rigideses administratives importants i les que són a l'aire, que són la navegació, els centres de control, també tenen aquests tipus de problemes i dificultats. Nosaltres creiem que els polítics que són a les institucions comunitàries haurien de fixar-se aquest objectiu com a prioritat, per solucionar aquests problemes. A una Europa comunitària, una Europa amb més de 350 milions d'habitants, on s'utilitza l'avió d'una manera massiva, on els fluxos i els moviments a determinades èpoques de l'any, com és l'estiu, són de cents de milions de passatgers (és increïble la quantitat de moviments) hem de mobilitzar els polítics per lluitar. I això, què significa? Doncs miri, mentre que tenguem l'actual sistema, és com si hi hagués fronteres a l'aire. Sembla mentida, però a l'aire tenim fronteres. Els nostres serveis de navegació aèria, els nostres controladors, no volen amollar els seus privilegis, les seves històries, i volen que l'espai aeri espanyol sigui estanc, els francesos el mateix, els anglesos també el mateix. És a dir, hi ha aquí una espècie de nacionalisme d'estat que a l'únic que du és a encarir els costos i a aug-

mentar la ineficàcia. I per això, nosaltres diem que això ja no és possible, perquè no hi ha companyies aèries ni espanyoles, ni franceses ni alemanyes, som companyies aèries europees i la infraestructura de la navegació aèria ha de ser també europea.

MILLORAR L'EFICÀCIA

-Si el creixement del transport aeri ha de tenir el suport d'un augment de les infraestructures aeroportuàries, per què a Palma ja hi ha problemes a un aeroport que només té quatre anys?

-Sí, però jo el vull corregir. Nosaltres creiem que el trànsit ha d'augmentar, perquè augmenta la demanda, els passatgers. Si tenim passatgers, i cada vegada en tenim més, és perquè la ciutadania ho vol. Llavors, com podem fer front a aquest repte? Podem fer front a la de-

manda amb la solució més radical, que és dir, muntem més infraestructures, muntem un altre aeroport, per què no muntem un altre aeroport a Palma? I ja abans d'arribar a aquesta solució radical, nosaltres pensam que el que s'ha de millorar és l'eficàcia. Hem d'augmentar la capacitat de les nostres infraestructures tot millorant les tècniques. És a dir, a Palma devem estar ara entorn als setanta moviments a l'hora. A un aeroport com el de Palma, amb dues pistes paral·leles, es poden arribar a més de cent operacions a l'hora. No demanam que es doni una tercera pista. Nosaltres creiem que tenim una infraestructura que és suficient, que és adequada, i que el que hem de fer és millorar-ne el funcionament i l'eficàcia. Hem de ser capaços de fer servir els mecanismes operatius que hi ha per millorar l'eficàcia del que tenim i no haver d'augmentar la infraestructura. Llabor, jo crec que el pròxim repte que tenim a Europa, però en concret al nostre país, és que hem de ser més efectius amb les tècniques d'operació, tenim avions millor dotats cada vegada, per la qual cosa hem de millorar el camp de vol sense haver de fer cap ampliació, sinó amb l'optimització del que tenim.

SON SANT JOAN

-Per parlar de l'aeroport de Palma. Després de quatre anys, podem dir que els mallorquins ja han perdut la desconfiança a aquesta gran instal·lació?

-No ho sé, la veritat és que arquitectònicament, jo no som cap expert, però no ho sé... és una instal·lació que a un clima mediterrani crec que té massa formigó. Jo esperava una instal·lació més oberta, amb més llum, som al Mediterrani i el clima ho permet. Em fa la impressió que és massa mastodòntic des del punt de vista arquitectònic, però jo no som un expert i segurament hi haurà moltes més raons per alabar-lo. Les distàncies s'ha de reconèixer que són llargues. Als grans aeroports europeus les distàncies són llargues, però aquí estic veient que últimament, en un període de quatre anys, s'han posat solucions parcials per escurçar distàncies. Hi havia una cosa que ens cridava molt l'atenció, i a més vàrem ser bel·ligerants en aquest tema, era que no tenia sentit que un passatger que anés a Menorca

"A un aeroport com el de Palma hem de ser capaços de fer servir els mecanismes operatius que hi ha per millorar l'eficàcia del que tenim i no haver d'augmentar la infraestructura".



o a Eivissa tardés el mateix temps a recórrer l'aeroport per agafar l'avió que la durada del trajecte en si mateix. AENA ha pres la decisió de crear una terminal interilles, que pot escurçar, crec, les distàncies.

-Com funciona a l'aeroport de Son Sant Joan la seva característica de ser una instal·lació nodal, de pas per a molts de vols internacionals?

-No ho sé, els directius d'algunes companyies alemanyes, que són bons amics meus, em diuen que som excessivament crític quan dic que viatjar passant per Mallorca no sé quins avantatges pot aportar, possiblement perquè per a les companyies aèries espanyoles l'aeroport de Palma és un aeroport base, és la base d'operacions, d'aquí neix l'operació. Per a altres companyies pot ser un aeroport intermedi, però jo veig molt difícil que tenguim una entitat econòmica important l'operació d'enllaç. Jo crec que, per damunt de tot, Palma és un

lloc on es ve, no és de pas. O vénis a passar unes vacances, o vénis a fer un negoci, però no és de pas, i per tant em qued més amb la meua concepció que és un aeroport base. Hem de donar suport a aquest concepte d'aeroport base.

"La sobreocupació no sorgeix perquè una companyia diu que vol guanyar més doblers, sinó perquè hi ha passatgers, no tots, que abusen de les reserves de bitllets, que llavors no utilitzen".

Com és possible que l'aeroport de Palma, amb el nivell que té i el volum de trànsit que té, encara no trobi els suports suficients per iniciar el desenvolupament d'una indústria nova, d'un hangar de manteniment? Sabem que no és molt clar l'aspecte de la rendibilitat, almenys en la seva fase inicial, però bé, jo crec que crearà llocs de feina, crearà riquesa, no tendrem tant de monocultiu hotelier i suposarà noves alternatives. Cada vegada que la indústria aèria espanyola treu els seus avions per fer el manteniment fora és una partida econòmica important. Crec que aquí hauríem d'animar-nos entre tots i jugar a dotar aquest aeroport base de tots els serveis que té un aeroport com és el nostre. Ja no només seria el manteniment dels nostres avions, podríem captar trànsit d'altres avions del nord d'Àfrica o del sud d'Europa.

PASSATGERS FRONT COMPANYIES

-Si centram l'atenció en el passatger, es parla des de les organitzacions de consumidors de la seva indefensió en front dels "monstres" que es diu són les companyies aèries, sobretot per problemes com són retards o sobreventa de bitllets. Canviaran molt les relacions entre passatgers i companyies en el futur?

-Sí, nosaltres som els grans monstres..., però de què? Cada vegada que tenim una incidència ens costa milions de pessetes, el negoci aeri és arriscat, i l'has de tenir molt mesurat i molt dirigit per professionals experts. Per tant, la gent pensa que som monstres, però som monstres amb peus de fang. És a dir, tot està mesurat, tot està quantificat. Dels grans costos que té una companyia aèria, els dos més importants escapen al nostre control, en som aliens: el petroli i les taxes aeroportuàries. Una partida molt important, de prop del 20% dels costos d'una empresa, és el combustible. Hi ha una part molt important de la factura, que s'aproxima al 50%, que no podem governar, és rígida, ens la imposen. Llavors, podem actuar sobre l'altre 50%. És a dir, som sempre en mans de tercers. Llavors, vull dir-li que no som tan monstres com ens pinten, no és veritat, i després, no ho sé, potser estic massa ficat al món aeri, però en els dotze anys que fa que visc a Mallorca, jo mai no he vist una freqüència de vols de Palma a Madrid i de Palma a Barcelona com la d'ara, mai. Si això sembla un pont aeri! Després, hem parlat de preus, que són més barats que a l'època del monopoli, tenim molts de vols, tenim per triar a qualsevol hora del dia i més barat que abans, i sembla que el que ens crida l'atenció és si un dia hi ha sobreocupació o retard. És més notícia una actuació aïllada, una situació concreta, que un període de tres anys d'atributs positius. Jo comprenc que el senyor que se'n va a l'aeroport i té un retard, quan li posen un micròfon, aquest senyor brama. Ho entenc, però el que no entenc és la polèmica que es munta posteriorment. Hi ha una sèrie d'imponderables que ens són aliens. En la meua opinió, no aconseguim transmetre per què sorgeix la sobreocupació. La sobreocupació no sorgeix perquè un individu diu que vol guanyar més doblers fent sobreocupació. La sobreocupació sorgeix perquè hi ha passatgers, no tots, que abusen de les reserves de bitllets, que llavors no utilitzen. Si es posen a la venda només les places que té l'avió, volarà amb places desocupades. Si les mantenim desocupades perquè són reserves fictícies, al cap d'uns mesos, quan facem comptes, no ens sortiran i haurérem d'apujar les tarifes. Les companyies posen un lot de places de més a la venda, no per guanyar més doblers, sinó perquè les reserves fictícies es compensin amb aquest excés d'oferta. La companyia aèria no és un monstre que maltracta el passatger, perquè quan hi ha aquest problema compensa el client. Ara, si ens han de posar multes amb quantia econòmica important, nosaltres sol·licitarem a les autoritats que cada vegada que l'usuari faci una reserva, que pagui un dipòsit, i si llavors no executa el viatge, perdi el dipòsit. Això és abusar?, abusar no. Per això, el sistema americà és molt flexible. Els usuaris americans accepten la sobreocupació per no encarrir el transport aeri, però a més a més, ells ho han complementat amb una cosa anomenen la subhasta del passatger voluntari, que consisteix que la mateixa companyia compra la plaça més cara al passatger que ho vol i a més li regala un altre bitllet per a un vol posterior.